

BERG-FEST

**BEIM 45. AVD-OLDTIMER-GRAND-PRIX NÜRBURGRING:
WIE ZWEI KREATIVE KÖPFE EINEN SELTEN GESEHENEN BMW
M3 E30 2.5 SPORT EVOLUTION DTM AUFLEBEN LIESSEN.**

Faszinierende Detailarbeit: Beim 45. AvD-Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring präsentierten zwei Folierungs-Profis ihr Gemeinschaftswerk.

Beim 45. AvD-Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring ging es nicht nur um altehrwürdiges Blech. Die Tourenwagen Classics trugen ihren vierten regulären Wertungslauf aus. Dabei erinnerten sie an die achtziger und neunziger Jahre – in den Köpfen und Herzen der meisten Fans ist diese Zeit noch immer präsent. Trotzdem gelang es zwei kreativen Meistern aus der Folierer-Szene der ersten Stunde, einen BMW M3 E30 Sport Evolution aufleben zu lassen, den längst nicht jeder im Gedächtnis hat.



Erinnern Sie sich noch an Allen Berg? Richtig, der Kanadier aus Vancouver, geboren am 1. August 1961, verbrachte als 25-jähriger eine Saison im Hexenkessel der Formel 1. 1986 war das, doch über einen zwölften Platz kam er im Italo-Rennstall von Enzo Osella nicht hinaus. Ein halbes Jahrzehnt später sollte es besser für ihn laufen: Berg, inzwischen an der Schwelle zu seinen Dreißigern, orientierte sich

in Richtung Tourenwagen. Für ihn war die aufstrebende DTM genau der richtige Schauplatz, um auf sein Talent aufmerksam zu machen. Da die Plätze in den hoch dotierten Werkswagen jedoch allesamt besetzt waren, suchte Berg beim Obermichelbacher Privatteam der Eheleute Günther und Elfriede Tauber Unterschlupf. Eigentlich war dort der Langstreckenpokal-Spezialist Michael Ickenstein unter Vertrag,

doch bereits nach dem DTM-Saisonauftakt 1991 übernahm Franz Dufter aus Wildschönau das Cockpit. Der Urbayer wiederum übergab das Steuerrad vor dem Eifelrennen Nürburgring am 21. April 1991 an Allen Berg, der die Startnummer 43 bis zum Jahresende behielt. Ein achter Platz auf dem Stadtkurs von Singen am Hohentwiel am 15. September 1991 blieb das beste Einzelergebnis, in der Tabelle bescherte ihm

das drei Meisterschaftspunkte. Zu den Auffälligkeiten des Tauber-BMW M3 Sport Evolution gehörte das Sponsor-Design: Der Ferrero-Konzern war nach dem Engagement im SAT1-Supercup mit dem Nürnberger Jochen Dauer und dessen Porsche 962C als Geldgeber in die DTM eingestiegen. Der ‚TicTac‘-Look des Porsche war in all seiner Kleinteiligkeit auf den BMW übertragen worden, bis heute gilt er



Verdächtig nah dran am Original: Unzählige Arbeitsstunden investierten Robin Bös und Christian Benner in die Aufbereitung der Datenbestände.

neben dem MM-Diebels-M3 als einer der schönsten in der Geschichte der Tourenwagen-Bundesliga. Das Original-Fahrzeug, lange Zeit im Besitz von Achim Heinrich aus der Eifel-Gemeinde Simmerath, ging inzwischen in den Fundus des österreichischen BMW-Ingenieurs Christoph Schausberger über. Der Projektleiter des 1998 bei den 24 Stunden von Le Mans mit Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck als Teamleader eingesetzten BMW V12 LMR fährt sogar Rennen damit, meist jedoch in seiner (Wahl-)Heimat.

Zwei kreative Köpfe aus der Folierer-Szene der ersten Stunde griffen die Legende des ‚TicTac‘-M3 im Vorfeld des 45. AvD-Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring auf. Robin Bös und Christian Benner wollten im Umfeld der Tourenwagen Classics auf ihre Handwerkskunst hinweisen. Die Redaktionen werk1 und Rennsport Revue stellten im Fahrerlager in Zusammenarbeit mit dem AvD entsprechende Ausstellungsflächen zur Verfügung. Dort hatte zwei Jahre



zuvor eine erste Zusammenkunft früherer DTM-Helden – Olaf Manthey und Marc Hessel aus Bonn – stattgefunden. Beide Tourenwagen-Stars nahmen im 1986 in der DTM eingesetzten Vogelsang-BMW 325i von Steffan Irmeler Platz; sie stellten sich vor Ort für Interviews und Autogrammünsche zur Verfügung.

Davon inspiriert, nahmen Bös und Benner sich vor, ein mittelmäßig erhaltenes Show-Fahrzeug aus Altbeständen des ehemaligen BMW-Rennstallbesitzers Udo Schneider aus Wermelskirchen in ein hochkarätiges DTM-Replikat zu verwandeln. Dass sie rund 100 Arbeitsstunden investieren würden in Recherchieren, Vorbereiten der Karosserie nach mehr als zwei Jahrzehnten Standzeit und dem Anfertigen des Beschriftungssatzes, nahmen sie als Herausforderung in Kauf. Von vornherein wollten sie ein weniger bekanntes, jedoch umso ausgefeilteres Sponsoren-Design umsetzen. Nach Recherchen, die das Archiv Rennsport Revue nach Kräften unterstützte, fiel am ersten Wochenende im August 2017 der Beschluss, Allen Bergs ‚TicTac‘-BMW M3 Sport Evolution in hochwertig verarbeiteter Folie zu realisieren. Am Freitag, den 4. August 2017, nahmen Robin Bös und Christian Benner das Basisfahrzeug in Empfang. Es zitierte zu diesem Zeitpunkt den Siegerwagen des 24-Stunden-



Rennens von Spa-Francorchamps im Jahre 1990, Hauptgeldgeber war die Tankstellenkette Fina. Die Beschriftung des einstigen Show-Fahrzeuges war teilweise in Klebefolie verwirklicht, teilweise war aber auch lackiert worden. Genau darin lag das Problem: Sie mussten zunächst homogene, reinweiße Flächen

Robin Bös

Alter 49

Beruf Folierer (vormals Airbrush-Illustrator, Werbegräfer und Designer)

Selbstständig seit 1989, Folierungen seit 1996, Seminare in Folientechnik weltweit sowie Beratung der Industrie in Folienentwicklung seit 2000 für namhafte Branchen-Hersteller.

Jobs & Kunden

Wilkinson Sword (Porsche GT2 für 24h Le Mans 1996 & 1997, und Porsche GT3 für Supercup 1999; Entwurf und Folierung)

TelDaFax (Porsche GT3 für Supercup, S. Ortelli/R. Kelleners, Entwurf und Folierung)

Red Bull Air Race (Komplettfolierung Edge 540, Peter Bésényei; Beratung und Folierung)

Pagid (New Beetle Cup 1999, E. Schwarz; Design und Folierung)

Ferrari Club Deutschland (F430 Challenge in Ital. Tricolore Chrom, B. Doerrenberg)

TicTac BMW M3 E30 (DTM 1991, Wiederherstellung des Designs; Kooperation Benner/Bös 2017)



Christian Benner

Alter 37

Beruf Folierer, Gestalter für visuelles Marketing

Ausbildung bei der Becker Design GmbH, selbstständig seit 2007, zertifizierter GEWA-Betrieb und -Folierer seit 06/2017, ‚Avery Specialist Installer‘ seit 02/2017, Guinness World Record: ‚Fastest Fullbody Car-Wrap‘ (2011)

Jobs & Kunden (Auszug)

Porsche Identity 2011, Kapstadt / METRON

Porsche Event „The New Boxter“, Gran Canaria 2012 / METRON

Audi „24 h Le Mans 2012“, Le Mans

Volkswagen, IAA Frankfurt 2013

BMW, Autosalon Tokio 2013, Japan / METRON

IAA Frankfurt 2017, Brose, Audi, Porsche

TicTac BMW M3 E30 (DTM 1991, Wiederherstellung des Designs; Kooperation Benner/Bös 2017)





Der Lackierer-Meister Walter Maurer aus Herbertshausen war einst der geistige Vater: 1989 brachte Jochen Dauer mit dem Porsche 962C, Chassisnummer 141, das ‚TicTac‘-Design in die Motorsport-Szene.

schaffen wie bei einer Leinwand, um überhaupt eine geeignete Grundlage für die oft verspielten ‚TicTac‘-Farbverläufe zu erhalten. Christian Benner berichtet: „Wir mussten unsere gesamte Routine in die Waagschale legen. Aufgrund der Hinterschneidungen der Stoßstangen beim BMW M3 E30 erwies sich das Vollfolieren als eine komplexe Aufgabe. Techniken wie das Tiefziehen der Folie konnten wir nicht einsetzen. Stattdessen arbeiteten wir mit der Verlegetechnik. Dabei wird das Material spannungsfrei verlegt, um optimale Haftung zu gewährleisten und ein späteres Zurückziehen der Folie zu vermeiden. Zum Einsatz kam während dieses Stadiums eine SK-Hochleistungs-Folie aus dem Car-Wrapping-Bereich.“ Drei Tage nahm die vollständige Folierung in Anspruch, die letztlich nur der Vorbereitung auf das Wesentliche – die Verwandlung in den ‚TicTac‘-M3 – diente. Erst am Montag, den 7. August 2017, erstrahlte das zweitürige Gehäuse wie gewünscht in gleichmäßigem Weiß – und die Zeit lief unbarmherzig weiter, denn am Freitag, den 11. August 2017, sollte am Nürburgring angeliefert werden.



Begleitend waren alle verfügbaren Quellen ausgewertet worden, um die Original-Beschriftung so genau wie möglich zu rekonstruieren. „Man unterschätzt den Aufwand allzu leicht“, beschreibt Routinier Robin Bös die Situation. Bös, der seit 1996

im Geschäft ist und insbesondere als Dienstleister führender Porsche-Rennställe viel Erfahrung gesammelt hat, gibt sein Wissen seit 17 Jahren in Seminaren weiter. „Aus dem Archiv Rennsport Revue von Carsten Krome, aus diversen Foren und Modellbau-Seiten hatten wir zwar ausreichend Bildmaterial zur Verfügung“, berichtet Robin Bös weiter, „wir stellten jedoch fest, dass die Vorlagen oft voneinander abweichen. So mussten wir ganz genau hinschauen. Unter dem Einsatz von Lineal, Lupe und Dreisatz legten wir das komplette Design, die Größen der Logos sowie deren Positionen auf dem Fahrzeug am Computer fest. Das Recherchieren der Sponsoren-Logos erwies sich als noch aufwändiger, da ein Teil der Firmen aus den Neunzigern leider nicht mehr existiert oder die Logos im Laufe der Zeit modernisiert worden sind. Zwangsläufig griffen wir auf die klassischen Grundlagen des Grafikdesigns zurück und zeichneten oder digitalisierten das eine oder andere Markenzeichen nach.“ Nun mussten nur noch die passenden Farben und Folien festgelegt werden: Die Produktion des Beschriftungssatzes konnte beginnen. Alle Formen des Rappports, der Verlauf der goldenen Linie und alle anderen Elemente, die nicht digitalisiert werden konnten, sind von Hand auf dem Fahrzeug mit Hilfe von Linienbändern oder Schablonen unter Zuhilfenahme des Layouts erstellt und dann frei von Hand geschnitten worden – das Ergebnis verschlug selbst früheren

Mitgliedern des Tauber-Teams die Sprache. Sie hielten die Nachfertigung für das Original – ein Blick in das Wageninnere stellte freilich den Unterschied zum DTM-Original mit Schweißzelle heraus. Ab Freitag, inzwischen war es der 11. August 2017, konnte das Prachtstück inmitten des Fahrerlagers am Nürburgring bestaunt werden. Neben dem gesamten Fahrerkollegium der Tourenwagen Classics schauten auch BMW-Rennsport-Heroen wie Ex-Werksfahrer Armin Hahne, Erich Schiebler oder Holger Boemanns am kombinierten Auftritt der Medienmarken Rennsport Revue und werk1 vorbei. Überhaupt, Holger Boemanns: Er stellte seine Betriebshalle im nahen Müllenbach zur Verfügung, damit Rainer Dolle eine professionelle Fotodokumentation durchführen konnte, während es draußen Bindfäden regnete. So rückte ins Bild, was allen Freunden des historischen Rennsports mit BMW-Fahrzeugen ab sofort zugänglich ist: ein absolut originalgetreu umgesetzter DTM-Look, der an die „Geile Zeit“ der ersten Tourenwagen-Bundesliga erinnert. Gemeinsam mit dem Archiv Rennsport Revue by Carsten Krome kann von Robin Bös und Christian Benner praktisch jedes damalige Design zu hundert Prozent authentisch rekonstruiert werden.

werk1 #24 words: carsten krome
 werk1 #24 images: pixorado motorsport fotografie, rainer dolle; rennsport revue by carsten krome

Sich Wünsche und Träume zu erfüllen, ist nicht immer so einfach. Wir können jedoch mit unserem Know-how und Erfahrungen aus 30 Jahren dafür sorgen, diese zu realisieren.

WWW.CLINICFORCLASSICCARS.DE
 Meister-Restauration von Young- und Oldtimern

Clinic for Classic Cars
 Reiner Böhnen Tel. 02434-3435
 Große Riet 22 Handy 0178-3435367
 41844 Wegberg Mail: reiner.boehnen@gmx.de

Neue Leistungspakete für Ihre Porsche Boxster und Cayman

TTP
 TTP Automotive GmbH
 Turbo Technik Pietz

TTP Automotive
 08031/3524966
 info@t-t-p.de
 www.t-t-p.de

1 **Leichtbau Türtafeln**
 Einbaufertig in Leder oder Kunstleder. Kein Bohren und Schrauben - wie beim Original. Türgriffe in Echtleder. Schlaufen in vielen Farben. Inkl. versteckten Lautsprecherblenden aus Metall. Auf Wunsch mit hochwertigen Speakern.

2 **LM-220 Kit „Walter Röhrl Edition“**
 Limitierte und optimierte Version der bewährten Kits für den Porsche 911 und 964. Mit Echtcarbon-Gehäuse und Ram-Air System. Gewichtsreduziert und verbesserte Performance.

CARTRONIC motorsport
 Poststraße 2 · 51643 Gummersbach · www.cartronic-motors.com · info@cartronic-motors.com

NIEDERHOF Tel.: 08157 - 998760
 KOHLEFASER- UND ANTRIEBSTECHNIK Online-Shop: www.niederhof.com

Für Renn- und Straßenfahrzeuge von Porsche & BMW bieten wir Ihnen:

- GFK und Carbon-Kevlar-Teile
- Kunststoffscheiben
- Rennfahrzeugaufbauten
- Rennvorbereitung
- Motoreninstandsetzung
- Getriebereparatur & -übersetzungen
- Leistungssteigerung